

船越鉄道と船越築港

原口, 大輔
九州大学 : 講師

<https://doi.org/10.15017/7172124>

出版情報 : エネルギー史研究 : 石炭を中心として. 39, pp.59-81, 2024-03-25. 九州大学附属図書館付
設記録資料館産業経済資料部門
バージョン :
権利関係 :

【論説】船越鉄道と船越築港

原 口 大 輔

はじめに

筑豊地方の産炭地は内陸部にあり、採炭現場（切羽）から坑口までの坑内運搬、採炭して地上に搬出したうえで、搬出港までの輸送、そして搬出港の整備が必要不可欠であった^①。近世期から明治前期において、その運搬は水運（遠賀川）が中心であり、産出された石炭は川舳と呼ばれる船で河口へと運ばれていった。その後、明治二〇年代に鉄道が敷設されると、徐々に運搬の中心は陸運へと変化していった。筑豊では若松から直方・飯塚に至る路線を本線とする筑豊興業鉄道株式会社（のちに筑豊鉄道株式会社）と、博多・門司間をメインとする九州鉄道株式会社、九州鉄道の行橋停車場から豊津、伊田、後藤寺などを経て田川へと至る豊州鉄道会社の三社が石炭輸送を担い、主に筑豊興業鉄道は若松港に、九州鉄道・豊州鉄道は門司港へと石炭を運搬することとなった。明治二〇年代、鉱業条例制定に伴い、採掘の制限が撤廃され、また需要の拡大によって筑豊の石炭産出量は飛躍的に増大したが、それは、既存の輸送

力では石炭の搬出能力が足りなくなることの意味していた。そのため、若松や門司とは異なる輸送路、搬出港が求められることとなったのである。福岡県では、安場保和福岡県令の主導により、九州鉄道と門司築港が成功したこともあり、民営による鉄道と築港計画が立てられることとなる^②。

日清戦後の日本では鉄と石炭の重要性が再認識される中、福岡市民の間には様々な築港計画が発表され、財界人の関心を集めていた^③。そのよ
うな中、明治二八（一八九五）年六月、福岡で九州実業家大会が開催され、「門司港を特別輸出入港となす件」、「門司港に一大倉庫会社設立の件」、「九州金融機関の円滑を図る件」、「九州中央銀行設立の急務」などの議案が可決され、この大会はその後九州実業協会という組織へ発展していった。福岡県からは、石野寛平、磯野七平、小河久四郎、中尾卯兵衛、安川敬一郎、太田清蔵、麻生太吉、上野弥太郎（以上筑前）、野田卯太郎、佐々治、林田守隆、十時文四郎、松延忠治、永江純一、林田正二郎（以上筑後）、堤猷久、守永勝助、清水可正、安永久吉、神崎岩蔵（以

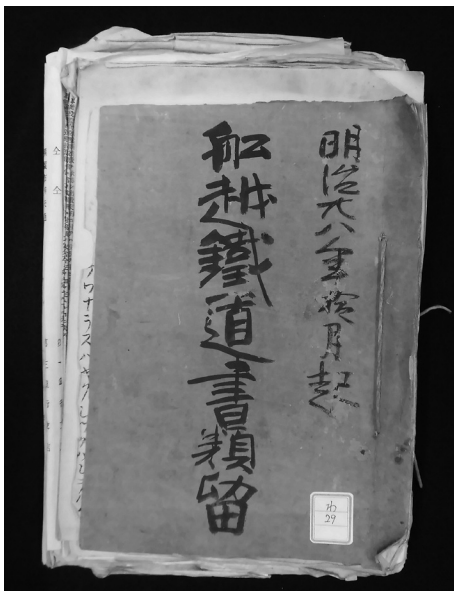
上豊前)の二〇名が委員に選出され、彼らを中心に鉄道・築港計画が練られていく。

一つ目は、福岡・博多案である。明治二七年七月、福岡市会で福岡・博多両港改築が議決された。福岡・博多の対立が続く中、明治二九年一〇月、博多港は特別輸出入港に指定される。しかし、福岡市の財政難のため、市設の築港計画は見送られ、民営の博多築港株式会社(明治三一年)、福岡築港株式会社(明治三三年)が設立されることとなった。二つ目は西戸崎案である。博多湾築港とも呼ばれ、大型船の碇泊が可能であり、粕屋炭や筑豊炭を県外移出することを主目的としていた。この案は、明治二九年二月に博多湾鉄道株式会社として結実し(明治三四年認可)、西戸崎築港は博多湾築港株式会社が担うものの、日清戦後恐慌や北清事変に伴う対清輸出入貿易の停止により商工業は極度の不振に陥り、西戸崎築港計画は頓挫することとなった。三つ目が、今津・船越湾であり、本稿が注目する計画である。先行研究で、「船越鉄道株の人氣は強く、株主は多くの財界人が連なり、その地域分布は福岡に加え、東京、大阪、佐賀の各府県に及ぶ」と評価されたこの案は、関連する自治体史で構想について言及されることはあるものの、しかしながらそれが具体的にどのような計画であり、そしてなぜ挫折したのか、といった検討は行われてこなかった。

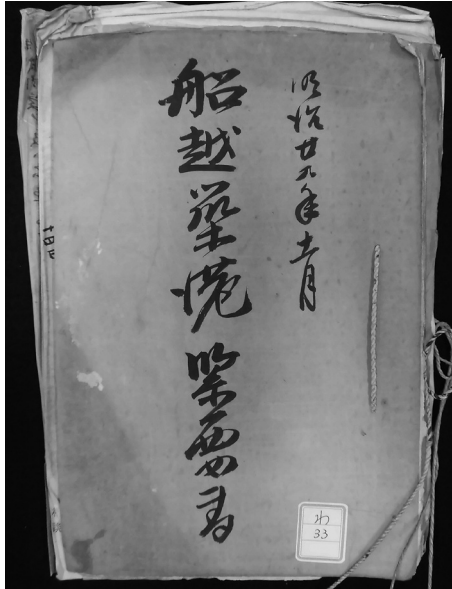
船越湾(現・福岡県糸島市)は志摩郡(明治二九年四月一日より志摩郡と怡土郡は合併し糸島郡となる)小富士村、加布里村などに囲まれた静かな漁港である。本稿でも具体的に言及するが、当時、博多以西に鉄道は敷設されておらず、早良郡・糸島郡の交通網は脆弱であり、人やモノの輸送が極めて困難であった。そのため、船越鉄道・船越築港構想は

博多以西の開発という点でも極めて重要な課題でもあり、そうであるがゆえに、多くの人々から期待を集めることとなる。

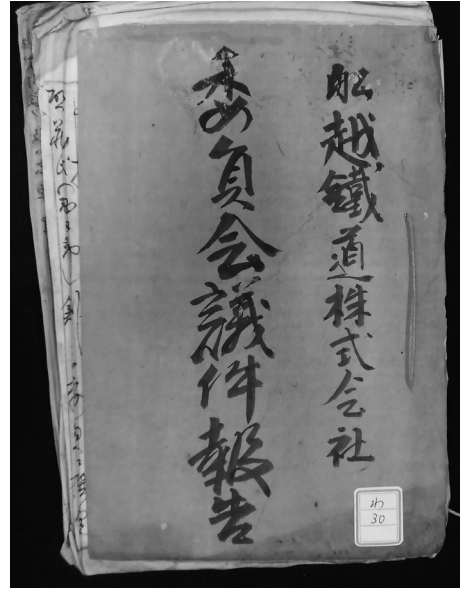
そこで、本稿では、前稿⁵⁾で簡単に一部始終を紹介した船越鉄道・船越築港両会社の具体的な活動を実証的に明らかにするために、船越鉄道・船越築港両計画について、「麻生家文書」に所蔵される簿冊や書簡を中心に検討する。簿冊としては三冊、①「船越鉄道書類留」(「麻生家文書」わー二九・【写真一】)、②「船越鉄道株式会社委員会議件報告」(「麻生家文書」わー三〇・【写真二】)、③「船越築港緊要書」(「麻生家文書」わー三三・【写真三】)である(以下、注を含め「麻生家文書」を典とする時は史料番号のみ記載する)。簿冊内の史料の概要は、【表一】、【表二】、【表三】にまとめている。麻生は船越鉄道株式会社創立委員に名を連ね、株主でもあったことから多くの史料が残ったものと考えられる。⁶⁾



【写真一】「船越鉄道書類留」
(「麻生家文書」わー29)



【写真三】「船越築港緊要書」
（「麻生家文書」わ-33）



【写真二】「船越鐵道株式会社委員會議件報告」
（「麻生家文書」わ-30）

以上をもとに、本稿では、①船越鐵道株式会社・船越築港株式会社の設立過程を検討し、②両会社の事業構想、③船越鐵道が九州鐵道に吸収合併される過程、の三点を分析する。本稿の試みは、近代福岡の開発構想のみならず、研究が十分には進んでいない糸島の近代についても新たな知見を得ることができらるだろう。⁷⁾

一、船越鐵道株式会社の設立

(一) 船越湾への着目

明治二八年八月二日、團琢磨、野田卯太郎らが船越湾視察に赴き、「実二良港卜認」めたため、翌三日、团らは岩村高俊福岡県知事に面会し、船越湾開港のことを相談することとなった。⁸⁾ 岩村知事との会談がどのような内容かは定かではないが、以後の動向を見ると、前向きに話が進んだものと思われる。なぜなら、野田は一六日、小河久四郎（福岡商工会議所会頭）、津田守彦（元衆議院議員）と面会し、船越開港の件を相談しており、計画がさらに進んでいるからである。⁹⁾

この機に乗じて、船越湾開港の機運を盛り上げるためか、「近來九州にて八台湾も既に我版図となりたる今日、一の良好なる貿易港を設けざるべからずとの議論を唱ふるもの多く、（中略）福岡県下志摩郡船越湾の如きハ將來九州の一大貿易港として差支なかるべしと称するものあり、同港ハ前に東松浦郡姫島ありて風波を避くるに屈強の場所のみならず、水底も深くして三千噸内外の船舶を横付になし得べしと、之に付三井物産会社ハ團琢磨氏を派遣して同港の実測を為さしめたり」と、船越湾開港にかかる八月の動向の一部が報じられていた。¹⁰⁾ 以後、团の関与は不明だ

【表一】「船越鉄道書類留」（「麻生家文書」わ-29）

仮番号	仮表題	年月日	作成者	宛先	内容	備考
1	葉書	明治28年10月1日	小河久四郎	吉田九三郎	創立委員会評決通知	
2	葉書	明治28年10月1日	小河久四郎	麻生太吉	創立委員会評決通知	
3	書簡草稿	〔明治〕28年10月2日	麻生太吉	小河久四郎	布設願出願の件	書留郵便物受取証貼付
4	電報頼信紙		麻生太吉	小河、津田、宮城	二日市線出願の件	
5	書簡草稿	〔明治〕28年10月7日	麻生太吉	古賀俊蔵	船越鉄道発起株の件	
6	船越鉄道申込株勘定				麻生太吉ほか株券名義の書上	10と同内容
7	書簡草稿	〔明治〕28年10月14日	麻生太吉	船越鉄道株式会社	発起株証拠金払込確認の件	
8	葉書	10月7日	吉木俊蔵	麻生太吉	資本金の件連絡	
9	葉書	〔明治28年〕10月14日	船越鉄道創立事務所	麻生太吉	16日委員会開催案内	
10	船越鉄道申込株勘定				麻生太吉ほか株券名義の書上	6と同内容
11	書簡	明治28年12月7日	船越鉄道株式会社創立委員長 小河久四郎	麻生太吉	11日委員会開催案内	
12	書簡	明治28年12月3日	船越鉄道株式会社創立委員長 小河久四郎	麻生太吉	例会日程繰り下げの件	書簡下部破損
13	葉書	〔明治〕29年3月3日	船越鉄道会社創立事務所	麻生太吉		かすれ
14	船越濱崎両鉄道会社創立之主旨 附両鉄道摘要					
15	口上	〔明治〕29年4月25日		野見山		
16	〔記〕				船越鉄道株式会社、船越築港株式会社創立認可に関する段取のメモ	
17	委任状草稿	明治29年7月4日	麻生太吉		7月4日創立委員会議事評決に関する委任状	
18	株式名義換二付届(草稿)				麻生太吉へ株式譲渡の件	
19	委任状(草稿)				麻生太吉へ譲渡する株式名義書換に関する件	
20	証(草稿)				株式名義書換などの証	
21	葉書		船越鉄道株式会社創立事務所	麻生太吉	元濱崎鉄道株式を船越鉄道株式へ組み込む件	
22	書簡(草稿)	〔明治〕29年7月11日	麻生太吉	船越鉄道株式会社創立事務所	元濱崎鉄道株式に対する証拠金払込領収証送付の件	
23	書簡(草稿)	〔明治〕29年7月12日	麻生太吉	矢野喜平治	船越鉄道株式50株譲渡の件	
24	証	明治29年	吉田九三郎	麻生太吉	発起株式95株を麻生太吉へ譲渡の件	
25	証	明治29年	笹栗鎮雄	麻生太吉	発起株式55株を麻生太吉へ譲渡の件	
26	証	明治29年	福岡久一郎	麻生太吉	発起株式100株を麻生太吉へ譲渡の件	
27	船越鉄道株式会社仮定款					
28	船越鉄道株式会社目論見書					「船越鉄道平面図」付録
29	書簡	明治29年9月20日	船越鉄道創立事務所	麻生太吉	事務所移転の件	
30	書簡	明治29年9月12日	小河久四郎・津田守彦	麻生太吉	発起人一人につき金200円徴収	
31	書簡	明治29年10月10日	船越鉄道株式会社創立事務所	麻生太吉	10月25日午後1時より博多水茶屋集成館で創業総会開催	
32	船越鉄道株式会社創業総会議事大要	明治29年10月				36と同内容
33	船越鉄道株式会社株主名簿					37と同内容
34	船越鉄道柏屋炭田買取二付利害取調廉書					
35	柏屋炭田取調図面及往復書面					
35-1	書簡	〔明治〕29年11月12日	石野寛平	麻生太吉	柏屋炭田買収の相談	
35-2	書簡	〔明治〕29年10月11日	中村定雄	麻生太吉	謄写物送付、相談の件	
35-3	書簡	〔明治〕29年10月13日	中村定雄	麻生太吉	坪数記載表の件	
36	船越鉄道株式会社創業総会議事大要					32と同内容
37	船越鉄道株式会社株主名簿					33と同内容
38	委任状(草稿)	明治29年12月	麻生太吉		代理人指名の委任状	
39	書簡	〔明治〕29年11月25日	石野寛平	麻生太吉	小河氏と面会の件	

仮番号	仮表題	年月日	作成者	宛先	内容	備考
40	書簡	〔明治〕29年11月31日	石野寛平	麻生太吉	買取の件、小河・上野と面会依頼	
41	通知状	明治30年8月10日	船越鉄道株式会社	麻生太吉	第1回株金払込依頼	
42	船越鉄道第一工区収支概算表					
43	船越鉄道第一着経営及炭坑トノ関係					
44	船越鉄道線路粕屋郡内第壹着工事区域					
45	船越鉄道株式会社定款					
46	船越鉄道株式会社第一回報告					
47	通知状	明治31年2月21日	船越鉄道株式会社			
48	決議録	明治31年3月9日				綴紐のため開かず
49	〔地図〕					
50	船越鉄道第一工区収支概算表					
51	今津築港落成後収入予算書					
52	書簡	明治31年5月12日	船越鉄道株式会社			54と同内容
53	委任状（草稿）	明治31年5月20日	麻生太吉			
54	書簡	明治31年5月12日	船越鉄道株式会社			52と同内容
55	委任状（草稿）	明治31年5月20日	福間久一郎			
56	重役会議件	明治31年7月20日				本紙上部に鉛筆書きで計算の跡あり
57	船越鉄道会社株券勘定扣					59と同内容
58	葉書	明治31年12月28日	船越鉄道株式会社残務取扱所	麻生太吉		
59	船越鉄道会社株券勘定					57と同内容
60	九州鉄道株式会社新株予約引受証書	明治31年12月		九州鉄道株式会社社長 仙石貢		2枚あり
61	株主義書換請求書	明治31年12月		船越鉄道株式会社残務委員		
62	書簡	明治31年12月1日	船越鉄道株式会社残務委員			
63	領収書	明治31年12月24日	船越鉄道株式会社残務取扱所	麻生太吉		
64	書簡	明治32年1月23日	船越鉄道株式会社残務取扱所	麻生太吉		
65	書簡	明治32年1月28日	船越鉄道株式会社残務取扱所	麻生太吉		

〔表二〕 「船越鉄道株式会社委員会議件報告」〔麻生家文書〕わ-30

仮番号	仮表題	年月日	作成者	宛先	内容	備考
1	船越鉄道株式会社創立委員会規程					
2	書簡	明治28年10月17日	船越鉄道株式会社創立事務所	創立委員 麻生太吉	16日臨時委員会評決事項	庶第三十一号
3	書簡	〔明治28年〕11月9日	徳弘為章・草郷徳四郎	〔麻生太吉〕	直方停車場に浄水池設置の件	簿冊に同折、書簡破損
4	十一月六日委員会評決事項	〔明治28年〕11月6日				
5	書簡	明治28年11月20日	船越鉄道株式会社創立事務所	麻生太吉	別紙委員会評決録送付の件	庶第七十四号、4が別紙カ
6	書簡		船越鉄道株式会社創立事務所	麻生太吉		庶第九十二号、インクかすれのため本文の判読できず
7	十一月二十日委員会出席者	〔明治28年〕11月20日			出席者と評決事項	インクかすれのため本文の判読できず
8	十二月十一日委員会	〔明治28年〕12月11日			在京中運動の顛末報告	
9	書簡	明治28年12月26日	船越鉄道会社創立委員長 小河久四郎	麻生太吉	別紙委員会評決録送付の件	庶第四百号、8が別紙カ
10	書簡			麻生太吉	船越肥筑合併に付意見	インクかすれのため本文の判読できず
11	明治廿九年十月六日委員会議件並報告	明治29年10月7日			那珂川室見川河底土質私見成績報告	

【表3】 「船越築港緊要書」(「麻生家文書」わ-33)

仮番号	仮表題	年月日	作成者	宛先	内容	備考
1	船越湾築港願書類綴	明治29年11月				
2	書簡	明治29年11月14日	船越鉄道株式会社創立事務所	麻生太吉	17日臨時委員会開催通知	
3	十一月十七日臨時委員会提出議件及び報告				11月17日臨時委員会提出議件及び報告	
4	記				11月17日船越築港会議録	
5	書簡	明治30年3月10日	船越築港株式会社創立発起人惣代 小河久四郎・石野寛平・津田守彦・上野弥太郎		15日正午福村家で協議の案内	
6	書簡	明治30年3月12日	船越築港株式会社創立事務所	麻生太吉	別紙の通り集会する通知を出したので、ぜひ協議会に参加してほしい	
7	書簡	明治30年3月5日	船越築港株式会社創立事務所	麻生太吉	船越築港は他に競願者がいたが、協議がまとまりかつ同地方の有力者賛成を得たので築港願書を改めて協議したい	

が、九月一日、太田清蔵ほか一九四名が発起人となり、船越鉄道株式会社創立願を渡辺国武通信大臣へ提出した。¹²⁾

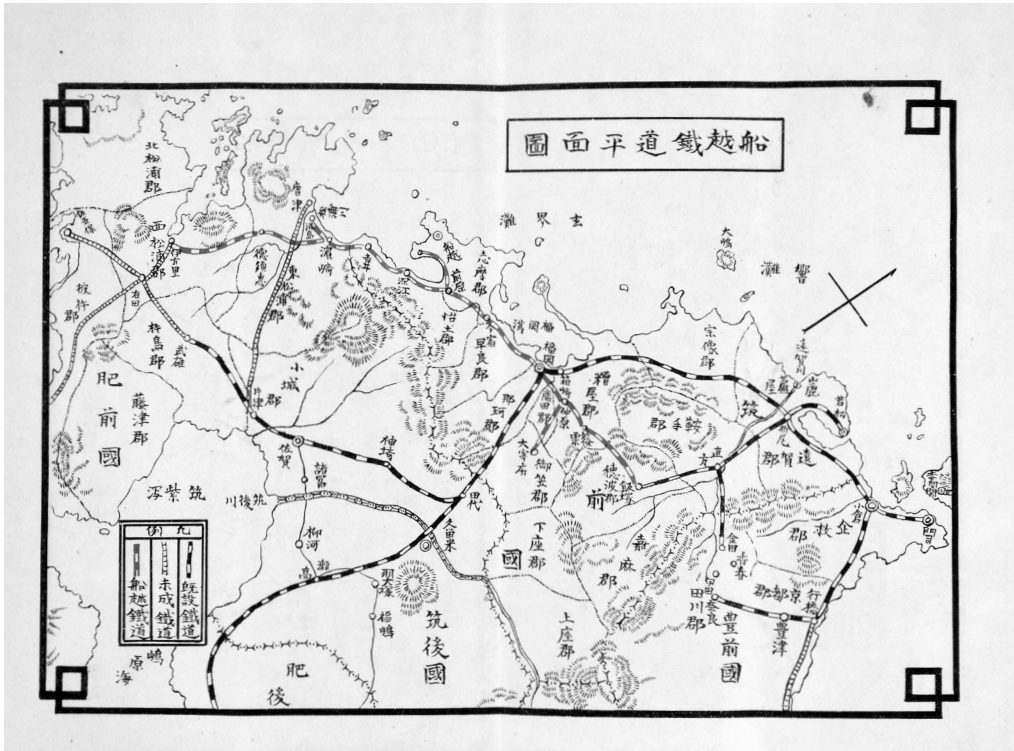
船越鉄道は、福岡県志摩郡小富士村大字船越より前原、怡土郡周船寺、早良郡姪浜、福岡市博多、糟屋郡仲原及び篠栗を経て、穂波郡飯塚に至る路線、志摩郡前原より分岐し、怡土郡深江、吉井、佐賀県東松浦郡濱崎を経て満島に至る路線、福岡県糟屋郡仲原より分岐し、新原及び宇美を経て、御笠郡太宰府に至る六四マイルの鉄道敷設を事業として掲げた。ただし、この予定線は船越鉄道と濱崎鉄道（佐賀県東松浦郡濱崎を経て満島に至る路線）と二社に分けて申請された。岩村県知事は、創立の許可

が下りた時に備え、九月一四日付で西郷従道海軍大臣に対し船越湾の実地調査を上申した。いわく、「県下志摩郡小富士村舟越湾之義ハ（中略）最モ貿易港ニ適スヘキ旨ハ予テ識者ノ評スル処ニ候処、県下有志ノ向ハ既ニ之レガ必要ト認メ株式会社ヲ組織シ九州鉄道博多停車場付近ヨリ舟越ニ至ル鉄道布設之義出願致来候場合ニ有之、就テハ此際篤ト該湾ノ実地ヲ調査致置候事、亦県務上ノ必要ト被存候、（中略）實際ノ状況詳細查察セシメラレ候様致度此段稟請候也」と。¹³⁾ ししながら、海軍側の協力を得ることはできず、「目下測量事業繁劇ニシテ御来意ニ応シ兼候」と、九月二一日付伊藤雋吉海軍次官による返答が岩村県知事に宛てられたため、船越鉄道は自ら測量の手立てを立てなければならなかった。¹⁴⁾

(二) 発起人・創立委員・設立主旨

明治二八（一八九五）年九月三〇日、第一回発起人会が開かれ、社名、願書・目論見書・仮定款及び発起人申合規則を議定し、創立委員一五名を選出した。¹⁵⁾ 創立委員は磯野七平、石野寛平、林田守隆、十時一郎、小河久四郎、太田清蔵、津田守彦、中尾卯兵衛、上野弥太郎、野田卯太郎、是松右三郎、神武啓蔵、宮城坎一、守永久吉、麻生太吉である。¹⁶⁾ とりわけ津田は糸島郡怡土郡三雲村で養蚕業に励みつつ、明治二三年七月から明治二七年九月まで衆議院議員を務めるなど、糸島地域の名士として名をはせており、船越湾開発でも中心的な役割を担っていく。¹⁷⁾

なお、発起人会の三日前、石野は「小生ハ過日同港〔引用者注——船越湾〕モ一見致候処、前途有望ノ地ト被察、兎ニ角筑前ニ於如此一良港ヲ得候事末頼モシキ次第候」と麻生に船越湾の可能性を説き、船越鉄道株式会社の発起人となるよう依頼していた。¹⁸⁾ さらに一〇月一六日、臨



【写真四】「船越鐵道平面圖」（「船越鐵道株式会社目論見書」所収〔「麻生家文書」わ-29-28〕）

時委員会が開催され、博多築港委員との関係や創立事務所の諸規則・予算が定められた。¹⁹⁾

船越鐵道株式会社の発起人は、同時に濱崎鐵道株式会社も設立する。²⁰⁾ 創立事務所はいずれも福岡市博多東中洲二百六番である。彼らは二社を同時に申請し、設立の許可が下りるとすぐに船越鐵道に吸収合併する予定であった。以下、行論上船越鐵道に絞って会社設立主旨を検討する。

彼ら発起人は、船越鐵道完成のインパクトを次のように語る。いわく、
 ①線路中「最モ繁華股賑ナル」福岡・博多を中心とし、前原・濱崎を経て伊万里に至り、伊万里鐵道に接続し、九州鐵道有田駅を経て佐世保・長崎に到達することができること。
 ②福岡・博多より粕屋郡炭田地の中原を経て穂波郡飯塚に至り、筑豊鐵道に接続し、産炭地と博多間の距離を著しく短縮することができること。
 ③前原から船越に至る線路は九州西北岸における将来良港の發達に伴って有望であること。
 ④仲原より産炭地を経て太宰府へとつながる線路は会社の収益につながる。彼らは、筑豊から博多を経て、九州北西部の陸運を切り拓き、沿線の石炭輸送をもつて収益の中心と考え、さらに太宰府への旅客も企図していたことが窺える。敷設予定線は図の通りである（写真四）。

それをより直截に述べたのが、次に述べられる福岡の石炭産出と産業鐵道の現状認識である。「福岡県下ノ鐵道ハ蓋シ幾多炭礦鐵道ノ実アリテ利益ノ確実ナルモノナリ、而シテ物産ノ豊饒、土地ノ繁榮亦鐵道ヲ待テリ、然カルニ既設鐵道ハ西北ニ及バズ筑前西部ノ如キ全ク文明利器ノ沢ニ浴セズ、貨物ハ人肩馬背ニ由リテ送クラレ、人ハ草鞋ヲ穿キテ行キ、物産蕃殖ノ道挙ラズ、人文開發ノ機開ケズ、鐵道ノ作用ニ於テ未ダ腦髓四肢ノ全キヲ得ザルノ憾ミアリ（傍点ママ、以下同）」、と交通の不便が

筑前西部の開発を妨げていることを強調する。そして、「坑業競争ノ結果ハ其出炭高ヲ増加シ既設鐵道ノ運炭力ヲ悉ク及ブ能ハザラシムルノ事実アリ、且ツ鐵道ノ便ニ依ルヲ得ザルガ為メニ其採掘ヲ控目ニシ、或ハ其業ヲ中止シ俾沮廢シテ失敗ニ陥ル者モ往々ニシテ之レアルニ至レリ」と石炭産出が増加しても、輸送能力の限界により炭坑が増産を控えるを得ず、ひいては廃業に至ることを指摘し、新たな鉄道敷設の必要性を強調し、その搬出港として船越を位置づけた。

船越鉄道株式会社は資本金を二五〇万円とし、五万株を發行（一株五〇円）、一九五名の發起人がその半額となる二万五〇〇〇株を負担することになった。収支の概算として、収入合計は三四万六三四二円九七銭で、そのうち、石炭収入が一九万四〇三七円五〇銭（三二万三九〇〇トン）、貨物収入が六万八二〇九円四七銭（二万四二九トン）、乗客収入が八万四〇九六円（四六万七二〇〇人）と計上した。支出（営業費）は合計一三万八五三七円一八銭二厘で、収支差引二〇万七八〇五円七八銭八厘（史料上では二厘と誤記）と見込んだ。すでに見た通り、石炭輸送が収入の大きな割合を占めている。

なお、「麻生家文書」に残っている史料を見ると、創立委員となった麻生は船越鉄道にやや異なる期待を有していたようである。すなわち、麻生は、「昨日（二〇月一日）申上置候今宿ヨリ二日市、二日市今大宰府ニ至ル布設願ハ県庁ノ意見ニヨリ相定リ可申儀ハ承知仕居候へ共（中略）他事御差措キ右出願ノ準備被成下候様奉懇願候」と小河に書簡を送り、船越鉄道の路線に今宿から二日市（どこを經由するつもりかは不明）、二日市から太宰府という当初計画にはない路線を文字通りねじ込もうとしていた。そのような麻生に対して、津田は、「今御附托相成タル二日市

今宿間工費予算及収支予算取調ニ付、必要ナル筑豊線カ（ヲ）二日市ニ達シタル曉ニハ凡ソ何程ノ石炭ヲ二日市ニ運搬シ来ル乎、是ハ今宿線収支上最大唯一ノ目的品タルヲ以テ小生等ニ於テモ及丈ケ取調居申候得共、小生等カ統計上又ハ各人ニ就キ取調ルヨリモ寧ロ貴下御見込ヲ聞テハ充分ナラント相信申候」と書き送り、津田は麻生の提案に対して、麻生自身で計画書を作成するように依頼した。麻生がこのような動きを見せた背景には、鉄道敷設法（明治二五年）によって飯塚・原田間が予定線路として定められたため、飯塚から筑後への接続を強く希望していたことが考えられる。²³とはいえ、船越鉄道の主眼は麻生のそれとは当然異なる。それに加え、二日市線の準備が思うようにいかないのか、麻生は船越鉄道の各種会議に対して出席せず代印で済ませる傾向が見られた。²⁴以後、史料上、船越鉄道設立に伴う二日市線の話は登場せず、あわせて麻生も船越鉄道株式会社に対する意欲は低下していった可能性が考えられ、麻生は翌年の創業総会では取締役に出選されることはなかった。

（三）仮免状下付に向けて

一〇月二三日、船越鉄道株式会社は岩村県知事を通して白根専一通信大臣に会社創立願を提出した。²⁵岩村は「起業ノ可否」、「起業ノ効用」、「起業ノ公益上ノ関係」から設立の必要性を力説し、設立を支援していた。その結果、一〇月三〇日付で一旦設立願は受理されるも、予定線が佐賀県にかかるため、佐賀県分の回答を追加で求められることとなった。そのため、一一月四日付で岩村県知事は改めて上申し、一一月七日付で再び受理された。しかし、当然ながら、通信省は船越鉄道と濱崎鉄道との関係について問い質す。これに対して、宮城坎一は、「船越鉄道株式会社

ノ創立委員十四名が濱崎鉄道株式会社ノ發起人ニ相成居ル次第」で、「船越鉄道ト濱崎鉄道トハ全く異名同体ニシテ追テ合併シ一大会社トシテ鉄道事業ヲ経営スル」と逋信省に副申書を提出した。²⁷この頃、仮免状下付にむけて津田守彦、宮城、野田卯太郎が相次いで上京し、関係各所に陳情していたことが窺える。²⁸

上申された設立願をもとに、明治二九（一八九六）年四月四日、鉄道会議で「船越鉄道株式会社発起並鉄道敷設ノ件」、「濱崎鉄道株式会社発起並鉄道敷設ノ件」、「肥筑鉄道株式会社発起並鉄道敷設ノ件」が審議された。²⁹

鉄道会議での議事では、犬塚勝太郎幹事より、「船越ヨリ前原ヲ経マシテ博多ノ方ニ至ルヲ本体ト致シテ居リマシテ、唐津伊万里ニ至ル線路ガソレニ付イテ矢張り先ヅ本体トナツテ居リマス」と説明があつた。それに対して、委員の柴四朗は、「船越鉄道ト云フモノハ船越ガ起点ニナツテ居ルヤウデゴザイマスガ、此船越ト云フハドンナ所デゴザイマスカ」と質問があり、犬塚は、「船越ト申シマス場所ハ情況ハ詳シクモ承知致シマセヌガ、将来港ト致スト云フ計画モ一時アリマシタト云フ話ヲ聴キマシタヨウナコトデアリマシテ、地形上港ト致シマシテハ将来望アル場所カノ如ク承ツテ居リマス」、「始メノ願出ニハ船越ハ博多船越間トシテ願出マシタノデゴザイマス、其後ニ至リマシテ飯塚ニ至リマス線路、ソレカラ太宰府ニ至リマス線路、満島ニ至リマス線路ヲ追願シマシタノデゴザイマシテ（中略）、線路ノ系統上カラ申シマスルト、ドウシテモ飯塚ヨリ満島ニ至ルノガ横ニ通りマシタ本筋ニ当ラウト云フ考ヲ持ツテ居リマス」と答弁した。犬塚の要領を得ない回答を見る限り、この頃、数多くの会社が鉄道敷設を申請したため、鉄道会議での審議も十分に準備が

できなかったのではないかと思われる。ともあれ、仮免状下付の日より起算し、満一八カ月以内に商法第一六六条の書類、私設鉄道条例第三条に記載する図面書類を作成して差し出さなければ仮免状は無効とすることを条件に、仮免状を下付することが議決された。

なお、この日、鉄道会議では競合する肥筑鉄道株式会社・濱崎鉄道株式会社に許可も議題が上がっていたが、船越鉄道株式会社・濱崎鉄道株式会社に許可すべき線路にあたるため、肥筑鉄道株式会社仮免状の申請は却下されていた。³⁰このあたりは船越鉄道側も発起直後から強く意識していたようで、船越鉄道は仮免状申請中の肥筑鉄道と交渉を続け、のちに補償金を支払うこととなった。³¹第二次鉄道ブームの時期、このような申請の競合と競合会社に対する金銭補償による解決は全国各地で見られたのかもしれない。

さて、船越・濱崎両鉄道の仮免状下付が決まったため、改めて鉄道会議において、両鉄道合併は認められ、許可が下りた。³²その結果をうけて、四月二三日午後一時より東公園一方亭で発起総会を開催し、合併の件が協議された。³³その結果、満場一致で合併に決定し、三〇日、創立委員は書類を携え上京した。³⁴その直前の二八日、金子堅太郎農商務次官は岩村県知事らとともに前原に至り、土岐小二郎糸島郡長、鎌田三郎小富士村長（糸島郡総代）、津田守彦らに迎えられ船越湾を視察した。金子は船越湾の有益妥当性について一時間にわたって演説し、地元の開発意欲を高める結果になったという。³⁵そして、八月一七日、合併後の船越鉄道株式会社に改めて仮免状が下付された。³⁶いよいよ船越鉄道は線路敷設に向けて動き出すことになったのである。

(四) 株主募集

船越鉄道は、明治二八（一八九五）年一〇月四日時点で申込株数は二万五〇〇〇株と報告されていた⁴⁰。その後、濱崎鉄道と合併した船越鉄道は仮免状下付により、定款作成を求められたため、仮定款を作成し、資本金総額を三〇五万円とし、一株五〇円、六万一〇〇〇株を発行することとなった。

翌年三月、株主募集のために小河と宮城は上京し、東京の実業家や旧藩主・黒田長成と会合し、船越鉄道敷設の賛同を求め、その結果、株式の申込を受けることとなった。すなわち、「該鉄道は九州中最も好評のものにて、発起人に於て資本金の半額を負担し、賛成株主の選択には余程注意せる由なるが、今や前記の如き有力なる賛成を得るに至りたれば、該鉄道の前途は大に多望を加へたり」と報じられ、「本年初春東京に於ては既に今村清之助・原六郎・大倉喜八郎・大江卓・奥三郎兵衛・渡辺治右衛門・渡辺洪基・田中平八・団琢磨・梅浦精一・黒田長成・益田孝・馬越洪平・浅野総一郎・朝吹英次・渋沢栄一等諸氏の賛成を得」ることに成功したのである⁴²。小河らは帰福後、三月二〇日に開かれた例会でこの旨を報告した⁴³。さらに、六月五日、宮城は大阪に出張し、鴻池をはじめ大阪の実業家より賛意を取り付けた⁴⁴。八月一〇日、仮免状が下付されたことを受け、船越鉄道は東京・大阪に若干名の相談役を置くことを検討することとなった⁴⁵。

船越鉄道敷設への期待は高まり、『中外商業新報』では、「将来尚延長すべき有望の線路を有し、且其線路に当る地方には、船越湾に将来大に望あるは勿論、目下博多湾、唐津湾、飯屋湾等、殷賑の小都會を包含し、其線路は頗る有望なるのみならず、其線路も大部分は平坦の処にて、其

【表四】 船越鉄道株式会社発起人数・株数

	人数		株数	
	人数	割合	株数	割合
筑前	159	81.54%	21495	79.48%
福岡市	54	27.69%	6760	25.00%
朝倉郡	1	0.51%	50	0.18%
糸島郡	44	22.56%	3865	14.29%
遠賀郡	11	5.64%	2900	10.72%
粕屋郡	6	3.08%	1525	5.64%
嘉穂郡	12	6.15%	1475	5.45%
鞍手郡	5	2.56%	1300	4.81%
早良郡	18	9.23%	2370	8.76%
筑紫郡	7	3.59%	1200	4.44%
宗像郡	1	0.51%	50	0.18%
筑後	31	15.90%	4350	16.08%
久留米市	2	1.03%	150	0.55%
浮羽郡	1	0.51%	100	0.37%
三井郡	2	1.03%	600	2.22%
三池郡	7	3.59%	1070	3.96%
三潞郡	1	0.51%	130	0.48%
山門郡	17	8.72%	2250	8.32%
八女郡	1	0.51%	50	0.18%
豊前	5	2.56%	1200	4.44%
企救郡	5	2.56%	1200	4.44%
合計	195	100.00%	27045	100.00%

典拠：「船越鉄道株式会社目論見書」（「麻生家文書」わ-29-28）より作成。

経過する地方多くは其宿駅に当り、往来交通頻繁なるにより、三哩にても五哩にても布設次第開業して収益を期する筈なり」と、投資熱を煽っていた⁴⁷。

ここで、船越鉄道株式会社の株主について、①発起人、②株主全体についてそれぞれ簡単に分析をしておく。なお、株式の発行数と史料の合計値が一致しないため、さしあたり史料に記載された株数で分析することを断っておく。

①発起人

発起人一九五名・二万七〇四五株（表四）の内訳から確認する。人数・株数ともに福岡市がトップで、それぞれ五四名（二七・六九%）、六

【表五】 船越鉄道株式会社株主割合

府県	①人数	割合	②株数	割合	②/①(株)
東京	182	27.33%	14,811	24.26%	81.38
大阪	142	21.32%	9,600	15.73%	67.61
福岡	270	40.54%	30,711	50.31%	113.74
佐賀	53	7.96%	2,973	4.87%	56.09
その他	19	2.85%	2,950	4.83%	155.26
	666	100.00%	61,045	100.00%	91.66

典拠：「船越鉄道株式会社株主名簿」（「麻生家文書」わ-29-33）より作成。ただし、府県は史料内の区分によるものであり、また、株式総数は発行数と一致しない。

七六〇株（二五・〇〇％）であった。一方、船越湾を有する糸島郡は、発起人四名（二二・五六％）、株数三八五株（一四・二九％）とそれぞれ第二位であるものの、株数は福岡市に大きく差をつけられた。この点は、地元糸島の開発を希求する人々が一定数存在するとともに、一方で糸島郡内の資本力の乏しさを示すものと言える。そうであるがゆえに、船越鉄道・船越築港による船越湾開発が期待されたのである。また、他郡の状況も見てみると、船越鉄道沿線地域から発起人が多く出るものの、人数と株数の順位は必ずしも一致しない。それは、粕屋郡・嘉穂郡・鞍手郡・遠賀郡の炭鉱資本家が多く、株を取得見込みであったがゆえの現象であった。

②株主全体

続いて株主全体の傾向について見ておく（表五）。「船越鉄道株式会社株主名簿」によると、株主総数は六六六名、発行した株式総数は六万一〇四五株で、のちに発表される六万一〇〇〇株より若干多い。この名簿がいつ作成されたかは不明だが、恐らく後述する創業総会（明治二九年一〇月二五日）あたりを目途に作られたものと思われる。株主の人数・株数ともに福岡が一番多く、人数比率では約四〇％、株数の割合は五〇％をわずか

【表六】 船越鉄道株主上位者（300株以上35名）

府県	名前	株数	府県	名前	株数
1 奈良	米田信次郎	1500	19 福岡	津田守彦	350
2 福岡	藤金作	1000	19 福岡	麻生太吉	350
3 福岡	守永久吉	600	21 福岡	磯野七平	320
4 福岡	帆足豊吉	550	21 福岡	上野弥太郎	320
4 福岡	中沢孝政	550	21 福岡	野田卯太郎	320
6 東京	原六郎	500	24 東京	黒田長成	300
6 東京	望月右内	500	24 東京	柴原和	300
6 東京	寺崎至	500	24 大阪	石崎喜兵衛	300
6 東京	坂中宇兵衛	500	24 福岡	十時一郎	300
6 福岡	小河久四郎	500	24 福岡	小野隆基	300
6 福岡	太田清蔵	500	24 福岡	是松右三郎	300
6 福岡	中尾宇兵衛	500	24 福岡	宮城坎一	300
6 福岡	安川敬一郎	500	24 福岡	神武啓蔵	300
6 福岡	松本潜	500	24 福岡	許斐鷹介	300
6 福岡	石野寛平	500	24 福岡	中尾伊作	300
6 福岡	道家精一郎	500	24 福岡	土生芳吉	300
6 福岡	奥村利助	500	24 福岡	久保喜久三	300
18 福岡	藤田平治	375			

典拠：「船越鉄道株式会社株主名簿」（「麻生家文書」わ-29-33）より作成。ただし、府県は史料内の区分による。

に超えている。また、東京・大阪と合わせて三二四名の株主を集め、その株数二万四四一一株は全体の約四割を占めた。前述の小河や宮城の奔走はかかる形で結実していた。

また、個人別に見ると、一五〇〇株を申し込んだ米田信太郎（奈良）を例外に、おおそ福岡在住で、かつ船越鉄道創立委員が上位に名前を連ねている。旧福岡藩主・黒田長成は「東京」扱いではあるが、三〇〇株となっている。さしあたり、この時点においては創立委員の熱意がかなりの程度伝わっていた結果と言えよう。

二、創業総会以後の船越鉄道・船越築港

(一) 創業総会の開催

明治二九（一八九六）年七月一日、白根專一通信大臣は閣議に「船越鉄道株式会社発起并鉄道敷設ノ件」を提出し、⁵⁴同月三十一日、審査の結果、請議の通り閣議決定がなされた。

一〇月二五日、船越鉄道は福岡市博多水茶屋集成館において創業総会を開いた。⁵⁵株主総数は六六六人、当日の出席人員は四八五人、株数四万一九三九株であった。推選により小河が会長席に着き、総会では以下の議案を討議した。①定款議定の件は原案可決。②創業の出費及び契約承認の件は、創業費総額一万七八四円五二銭三厘が異議なく承認され、博多鉄道敷設願書の願下げとして五五〇〇円贈与することも、投票の結果多数により承認された。また、③出席株主の発議により、創立委員・事務員に金三五〇〇円贈与することも決定した。そして、④取締役及び監査役選定の件では、船越鉄道に取締役九名（報酬金三四〇〇円／年）、監査役三名（報酬金六〇〇円／年）を置くこととなり、取締役として原六郎、土居通夫、監査役として渡邊治右衛門、田中市太郎が満場一致をもって選ばれた。残りは投票の結果、取締役に小河久四郎、野田卯太郎、石野寛平、津田守彦、中野卯兵衛、太田清蔵が、監査役に上野弥太郎が選出され、東京相談役として渋沢栄一、大阪相談役として松本重太郎が指名された。

創業総会で定款議定、創業出費・契約承認の件、取締役・監査役の選出が定まったため、翌年六月一七日付で船越鉄道株式会社に私設鉄道敷設本免状が下付された。⁵⁶船越鉄道は会社設立登記の日から起算し満七年

の間に敷設工事竣工期限と条件が付された。⁵⁷なお、これを機に小河は専務取締役社長に就任する。⁵⁸

(二) 船越築港株式会社の設立

創業総会開催前の明治二九（一八九六）年五月三〇日、船越鉄道は臨時委員会を開き、創立委員の間で「船越湾築港ノ件」を協議した。⁵⁹七月四日、創立委員の委員会を定例日より二日繰り上げて実施し、船越湾築港発起人会を開催と通知する。⁶⁰発起人会での議論がいかなるものであったか、史料的に判然としないが、同年九月、創立委員の一人である石野寛平が「筑前船越湾所見」を『工業雑誌』第八五号に発表し、築港への機運を盛り上げようとする。⁶¹

ここで石野が挙げた船越湾の主な利点は次の五点である。①船越湾は「其俣人工を施さずして数多の船舶を容」れることができ、「他日大成を計るに当りては僅に西南に防波工を施すのみにて九州西北岸に於ける一大良港たるの資格を備ふる有望の地形」であること、②船越湾の広さは工事を施さずとも使用できる海面が一〇〇万坪以上あり、さらに防波堤を作れば二〇〇万坪を使用することも容易であること、③船越湾の深さは現在干潮時は一五尺ないし三〇尺以上にも達し、海底はすべて泥沙であり投錨に適していること、④船越湾は市街配置に適し上下水道敷設にも便利であること、⑤船越湾は海底が深い部分が多いので浚渫が必要な箇所が極めて少ないこと、である。ここで石野は、船越築港は工事の間がさほどかからず、一方で陸地も含めた港湾の利便性を強調する。

一月一七日、船越鉄道臨時委員会終了後、引き続き船越築港発起人会が開催された。⁶²そこでは、十時一郎の取締役辞任、築港計画製図進行

【表七】 船越築港願書類綴所収収支予算

	収入	円	支出	円
第1期	総株金100万円の25%	250,000	興業費	300,000
	埋築地売立5万坪@8円	400,000	総係費金支出	30,000
			出資金に対する利益	52,500
	合計	650,000	合計	382,500
	残金	267,500		
第2期	前期繰越金	267,500	興業費	500,000
	株金収入	250,000	総係費金支出	50,000
	埋立地売立5万坪@8円	400,000	出資金に対する利益	140,000
	合計	917,500	合計	690,000
	残金	227,500		
第3期	前期繰越金	227,500	興業費	500,000
	株金収入	250,000	総係費金支出	50,000
	埋立地売立5万坪@8円	400,000	出資金に対する利益	227,500
	入港税収15000円@5年	75,000		
合計	952,500	合計	777,500	
	残金	175,000		
第4期	前期繰越金	175,000	興業費	350,000
	株金収入	250,000	総係費金支出	35,000
	埋立地売立10万坪@8円	800,000	出資金に対する利益	315,000
	入港税収20000円@5年	100,000		
合計	1,325,000	合計	700,000	
	残金	625,000		
第5期	前期繰越金	625,000	興業費	166,500
	繰越金に対する利益金	228,750	総係費金支出	16,650
	埋立地売立5万坪@7円	350,000	出資金に対する利益	350,000
	入港税収20000円@5年	100,000		
合計	1,293,750	合計	533,150	
	残金	760,600		
第6期	前期繰越金	760,600	資本金に対する利益	350,000
	繰越金に対する利子	190,150	営業費	5,000
	入港税収30000円@5年	150,000		
	合計	1,100,750	合計	355,000
	残金	745,750		

典拠：「船越築港願書類綴」（「麻生家文書」わ-33-1）。ただし、第5期の収入合計、残金の数値は誤っており、そのため第6期の数値も誤りとなっているが、史料に記された数値をそのまま掲載した。

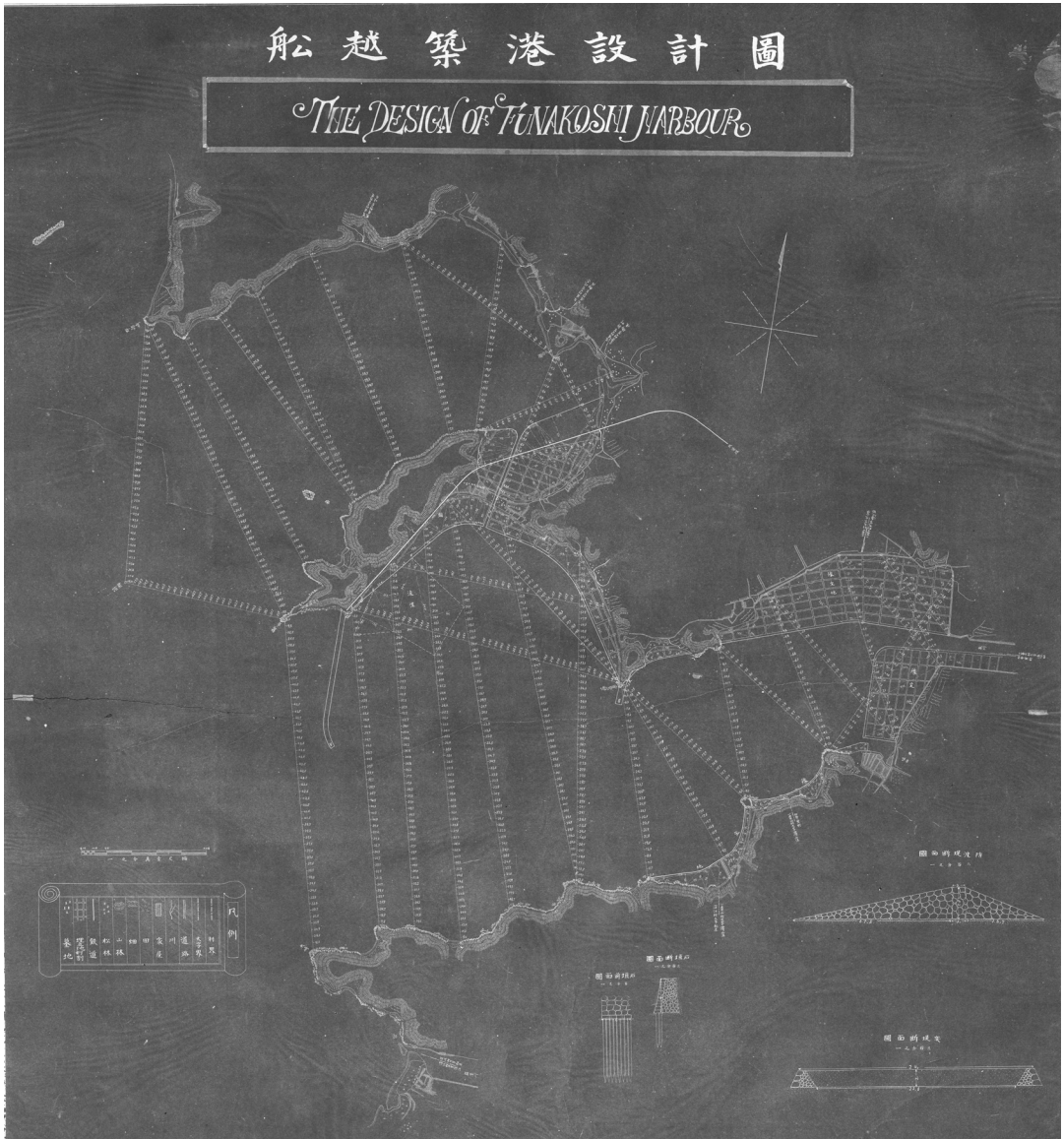
報告、津田・宮城上京の件が報告された。石野の議論を裏付ける築港計画図はまさに進行中であった。翌年三月一〇日、創立発起人惣代の小河、石野、津田、上野は連名で発起人総会案内を送付し、「船越鉄道布設之期ハ最早瞬間ニ相迫リ申候処、随テ之レト密接ノ関係ヲ有スル船越築港計画モ亦猶予ス可ラサル刻下ノ急務」であり、「築港ト鉄道トノ両者相待テ其作用ヲ完フセシムル事ハ当初ノ目的」、「築港ノ成否ハ鉄道営業ノ發達上ニ消長ノ関係ヲ有スル重大ノ義」と築港と鉄道は不可分の関係にあることを強調した。その直前の四日、発起人の一部は前原で「地方有力者」と協議会を開催し、地元関係者より賛成を得ていた⁵⁹。船越築港もようやく端緒を開こうとしていた。

(三) 築港計画

ここで、船越築港計画について、明治二九年一月に作成された「船越築港願書類綴」（わ-三三-一）から簡単に確認しておきたい。冒頭に掲げられた「築港願」には、日清戦後、船越湾は「九州ノ中心トシテ見ルヘク、外ハ支那朝鮮其他亜細亞ノ大陸諸島ト相對シテ海運ノ便ヲ有ス、他日鎮西ノ一大閩門タルヘク東洋ノ一大貿易場タルヘキモノ恐ラクハ本港ニ優ルモノ無之」とし、船越鉄道と合わせて計画を立ててきたとする。具体的な計画としては、①海面埋立計画の区域は計五十二万二一五三

船越築港設計圖

THE DESIGN OF FUNAKOSHI HARBOUR



【写真五】「船越地築港設計圖」

坪五合とし、②海面埋立の目的は陸地を平らにして海底を深くするためであり、その浚渫及び切り取った土石を充て、「大市街」を構成し、家屋・倉庫・道路などを建設し、築港会社株式に対する利益を得て、資本消却の基本とする、③着工及び成功期限は築港許可後満二ヶ月以内とし、着工後二十五年をもって成功期とすること、である。測量には小富士村長・鎌田三郎にも協力と助言を求めている。⁶¹⁾

また、船越築港の収支予算（表七）では、一期を五年間とし、六期間三十年の計画を立てた。収入としては、株金収入、埋立地の払い下げ、入港税を主とし、支出としては事業費と配当金が予定されていた。ただし、現時点では、船越築港株式会社の事業計画については分からないことも多く、定款作成、株主募集などがどのようになっていたかは不明である。

なお、この冊子には「築港計画図」なるものが所収されているはずだったが、当該簿冊や「麻生家文書」内には発見されなかった。ところが、二〇二三年度、九州大学附属図書館で糸島の絵図の電子化を進めていた際、「檜垣文庫」（九州大学附属図書館付記録資料館古文書・古記録部門）の中に軸装された「船越築港設計図」（写真五）が発見された。本稿ではこの設計図について詳細に論じる紙幅はないが、技師による測量、緻密な設計、沿岸部の開発を含めた船越湾開発の構想が詳細に分かる貴重な史料である。オンラインでも閲覧可能なので、詳しくはそちらを見てもらいたい。⁶²⁾

三、船越鉄道株式会社の解散

（一）難航する株金募集

本免状が下付された船越鉄道は、株主に対して第一回株金払込として、一株につき五円（うち証拠金一円）を明治三〇（一八九七）年九月三日までに払い込むように依頼を出した。⁶³⁾ 定款一八条では、「株金ノ払込ハ工事竣工予定期限内ヲ七回ニ分チ最初一回ハ壹株ニ付金拾貳円五拾銭トシ其残額ハ壹株ニ付壹回拾円ヨリ多カラサル金額ヲ漸次ニ払込ムモノトス」と定められており、船越鉄道は七回に分けて株金払込を予定していた。それは、期限後の払込は定款一九条により、延滞日歩として一〇〇円につき三銭徴収することとなっていた。

船越鉄道では、第一回株金払込をもとに第一着工区間として、福岡より篠栗及び宇美までの線路合計約一三マイルを計画していた。第一区収支概算は、総収入一六万九七三〇円のうち、石炭収入一四万九九二五円、米穀木材肥料など雑貨収入三六〇五円、乗客収入一六二〇〇円とし、営業費は六万七八九二円、差引純利益は一〇万〇八三八円を予定する。⁶⁴⁾ そして、収入の大半を占める石炭運搬については「表八」のような見込みが立てられた。

しかし、経営陣は株金払込に対して強い危機感を持っていた。八月二〇日、宮城と小河は連名で株主に書簡を送り、第一着工区間の経営は収益確実の見込みと株主に安心をさせつつ、速やかな株金払込を求めた。⁶⁵⁾ 彼らの認識は次の五点である。いわく、①本免状の有効期限は一〇か月間で明治三一（一八九八）年五月までである、②それまでに株金払込を完結して登記を受け、会社成立を期するためには、来年の三、四月を超

【表八】船越鉄道第一工区運炭明細表

坑名	採炭量/日(トン)	採炭量/年(トン)	博多まで一車運賃(円)	総額/年(円)	備考
仲原	250	90,000	1.215	18,225	
本合	65	23,400	1.470	5,733	
植木	150	54,000	1.470	13,230	
旅石	65	23,400	1.470	5,733	
須恵	210	75,600	1.470	18,522	
同城野	100	36,000	1.470	8,820	
新原採炭所	1,000	12,000	1.680	3,360	採炭量/日の数値は採炭量/月の数値
新長者原	120	43,200	1.215	8,748	
春日	180	64,800	1.215	13,122	
高田	90	32,400	1.890	10,206	
篠栗	90	32,400	1.890	10,206	
尾仲	60	21,600	1.890	6,804	
津波黒	120	43,200	1.890	13,608	
大隈和田	120	43,200	1.890	13,608	
	採炭量合計/年	595,200	運賃総額/年	149,925	

典拠：「船越鉄道第一工区収支概算表」（「麻生家文書」わ-29-42）より作成。

えては間に合わない、③しかし、こんにちの経済社会情勢は、年末になると金融が繁忙となり、資本を新設事業に投資する余裕が乏しく、しかし、翌年一月から二月も旧暦二月といふことで、株金募集の時期としては不向きであり、結局三、四月を待つしかなくなる、④仮に来年三、四月に区切ったとして、株金が期限内に全て募集が完了する見込みが立つならばそれでもよいが、恐らくその見込みは難しい、⑤ゆえに、船越鉄道株式会社第一回株金募集は九月末日を期限としなければ会社事業が立ち行かない、と。ただし、①の認識、すなわち明治三十一年五月がリミットという点はどこから来たのかは不明である。もしかすると、仮免状下付から工事着工までは満一八か月を超えないことと勘違いしたのかもしれないが、それ以上に、登記に必要な株金四分の一以上の払い込みが見込めないことが、経営陣が焦慮する最大の要因だったと思われる。

このような懇請があつても、株金募集は不十分だった。なぜなら、創立委員の一人であつた麻生のもとには、一〇月五日付で、「当会社第一回株金払込ノ期日ハ去ル九月三十日限りニ有之候処、貴殿ニハ未タ御払込無之、右ハ御多用中御取紛レ相成居候儀ニモ可有之ト存候得共、当会社ノ整理上甚タ差支候間、何卒此書面着次第直チニ御払込被下度」と船越鉄道から通知が送付されており、大口の株数を申し込んだ人物の中には必ずしも株金の支払いを行つていなかった者が複数いたことが窺える。

(二) 九州鉄道への吸収合併

このような中、九月三〇日の期限を見計らつてか、一〇月五日、守永勝助、岡部寛、松延忠次、富安保太郎、児玉武雄といった株主は連名で船越鉄道を九州鉄道に吸収合併させることを株主たちに提起する書簡を

送付した⁽⁶⁷⁾。この頃、九州鉄道は筑豊鉄道株式会社（筑豊鉱業鉄道株式会社から社名変更）を事実上吸収合併し、まさに九州の鉄道網の覇権を握っている状況であった。そこで、船越鉄道は同月三〇日に定例総会を開き、現状と今後を議論することとなった⁽⁶⁸⁾。

一〇月三〇日、船越鉄道は第一回報告会を実施し、第一着工区間の建設費内訳表と貸借対照表を公開した〔表八〕・〔表九〕⁽⁶⁹⁾。ここで、払込未済株金は二九七万一一二円と資本金総額三〇五万円のうち約九七%が払い込まれていないことが明らかにされた。先述の通り、定款第一八条により株金は七回払いと定められたため、第一回の払込で満額となるわけではないが、ほとんどの株主が船越鉄道に株金を支払っておらず、第一着工区間の工事さえも極めて難しい状況となった。詳しい経過は不明だが、守永らの提案もあつてか、以後、船越鉄道は九鉄との合併に向けて舵を切ることとなる。とはいえ、株金未払状態の会社のままでは足元を見られ、十全な合併をすることは難しい。そのため、船越鉄道は株主に對して、「登記ノ手續上甚タ差支」、「目下他ノ鉄道ト合併ノ事交渉中ニモ有之、前途同会社ノ利益上猶更此際速ニ株式整理之急要有之」と株金払込依頼を継続し、円滑な合併に向けて、自社の第一回株金払込五円の完了を目指すこととなった。

筑鉄の取締役だった麻生は、九鉄に吸収合併されたのちも取締役を継続していたため、小河より合併の件で重役会での尽力を懇請され、以後合併に向けて重要な役割を担うこととなった。明治三十二年二月七日、船越鉄道重役会では九鉄との合併について協議を行っている。その方針として、小河は麻生に対して次のように告げる。まず、「来る十日の九州鉄道重役会に於て当会社線路（飯塚笹栗間及び宇美太宰府間ヲ除）買取

之案決議相成候、但し当会社引受株数之事難問に有之候」、と九鉄では船越鉄道が出願した一部路線を除いて買取することとなったが、株式の配分については順調ではなかった。なぜなら、「九鉄会社ハ三分之一を当会社株主に配分すべしとの意見ニ有之候得共、斯くてハ当会社株主の利益も少く候」と、九鉄は船越鉄道を総資本の三分の一の価格で買取するつもりだったが、小河はそれでは船越鉄道株主の利益が少ないと抵抗した。その結果、「当会社重役会ニ於て種々協議之上是非共半数より下らざる所に結局致度決定をなし、小生義九鉄重役会に出席、種々之事情を縷陳し、半数以上の処置に主張いたし候末、結局折半、即ち船越鉄道総株数六万千株の半数三万〇五百株を船越鉄道株主に配分することに決定致候」と、船越鉄道を一五七万五〇〇〇円（＝船越鉄道の全株数の半分）で買取することを決議し、船越鉄道株六万一〇〇〇株の半分である三万五〇〇〇株を船越鉄道株主に配分することに決定した。すなわち、九鉄は三〇五万円の新株を発行し、一五二万五〇〇〇円を九州鉄道株主に、残りを船越鉄道株主に分配し、船越鉄道の従来の出費は同会社株主の負担とし、九州鉄道は鉄道敷設の権利を譲り受けることにしたのである。小河にとつて、それは「十分なる御満足を得へ

【表九】 船越鉄道株式会社第一回報告貸借対照表

科目	借方	科目	貸方
払込未済株金	2,970,112.000	株金	3,050,000.000
建設費	40,144.499	雑収入	1,060.050
貯蔵物品	3,677.040		
創業費	10,784.523		
仮出金	6,724.987		
預ケ金	19,455.188		
現金	161.817		
総計	3,051,060.050	総計	3,051,060.050

典拠：「船越鉄道株式会社第一回報告」（『麻生家文書』わ-29-46）より作成。
注：借方総計の小数第三位は史料の数値のま

き結果に「無」いが、株金も十分に払い込まれず、また工事未着工であることを踏まえると、九鉄は船越鉄道が得た敷設権を相応に評価していたことが窺え、折半が落としどころだったものと思われる。

三月五日、船越鉄道は臨時株主総会を開催し、①予定線路を九州鉄道に譲渡し、一部線路を短縮し出願すること、②船越鉄道予定線路中、粕屋郡篠栗村から飯塚間、宇美村から太宰府間の両線路は削除すること、③線路譲渡終了にいたる期間経費の件を議定した。船越鉄道が合併されるに際し、「今や物価騰貴して以前の設計三百五万円にては不足し、仙石貢氏の説に依れば五百三十万円を要すべしと云へり、然れとも右全線を一時に布設せずして、先づ博多船越間の本線及二支線（一は新原に止め、他は笹栗に止むるものとし）の工事に着手し、他日伊万里延長線起工の際に至り不足を補ふため増資するならん」と評された。¹⁷⁾

五月二〇日、船越鉄道は臨時株主総会を開き、解散が決議された。¹⁸⁾そして、六月一五日付で仮免状・本免状を通信省に返納し、官報でも公示された。¹⁹⁾船越築港株式会社も同時に解散したものと思われる。

おわりに

いわゆる第二次鉄道ブームの時期、船越鉄道・船越築港計画は立ち上がった。九州鉄道敷設と門司築港の先例もあってか、両計画は民間資本によつて事業は進められることとなった。筑豊炭田を後背地として門司、若松が発展しつつあった現状、福岡・博多もまた、工業化・都市開発の欲求を抑えることができなかったのである。²⁰⁾船越湾の開発は、博多以西の交通状況をどう改善していくか、という地域開発の課題と、福岡・博

多の実業家たちの都市開発構想が重なり合い、さらに、明治二〇年代に筑豊の石炭産出量が増加し、輸送能力に限界が生じたため、新たな路線、搬出港を求めていた筑豊の炭鉱資本家、といった要因が絡み合っていた。そして、それらの結節点として船越湾が浮上したのである。これらの要因は、とりわけ船越鉄道株式会社の発起人数・株数（前掲【表四】）に如実にあらわれていた。人数・株数ともに多い福岡市、糸島郡は申込株数こそ少ないものの、株主は多く、船越湾の開発に期待している人々が多く、一方、人数は少ないものの株数の多い遠賀郡・鞍手郡・粕屋郡は炭鉱資本家の出資が目立った。とはいえ、一連の過程で、ある議会政治家が積極的に利益誘導を行う、といった構図は見い出せず、九州実業協会に集い、船越鉄道・船越築港両会社をけん引した津田や宮城らが積極的に活動し、東京や大阪の資本家にも働きかけを行っていたことは、本稿でこれまで見てきた通りである。

しかしながら、日清戦後不況に伴う物価の高騰もあり、株金申込が当初の予定通りにはいかなくなり、その結果、船越鉄道・船越築港は計画のまま途絶えることとなった。このような結末は、なにも船越鉄道・船越築港に限ったものではなく、全国的な傾向であったこともここでは確認しておきたい。²¹⁾その後、筑豊では、九州鉄道が筑豊興業鉄道を吸収合併するといった大きな変化はあったが、船越鉄道の挫折により石炭の搬出路が拡張することはなかった。しかし、八幡製鉄所建設により、北九州はさらに工業化が進むこととなる。一方、博多以西の交通網整備という課題はひとまず先送りされることとなる。小河らは小富士村長・鎌田三郎に向けて、「船越鉄道布設の目的は船越港と海陸相待て将来繁栄せしめ度初念」と念入りに説得した²²⁾ごとく、明治中期に福岡・筑豊を遠心力

とした糸島の開発が構想された点は、糸島の近代を考えるうえで非常に興味深い。

最後に、九州鉄道合併後、船越線がその後どうなったかを確認して本稿を終える。明治三八（一九〇五年）二月二日、九州鉄道は博多伊万里間、前原船越間、濱崎満島間工事竣工延期を申請し、三ヶ年の延長が許可された⁽⁸⁾。しかしながら、翌年四月二十七日、株主総会の決議により上記区間の鉄道敷設は廃止する旨が届けられることとなった⁽⁹⁾。ここにおいて、船越湾開発の夢はひとまず途絶え、小富士村に海軍飛行基地が設けられた時期を除き、穏やかな漁村として現在にいたる。

【付記】本稿は、第六〇回九州大学附属図書館貴重文物展示「資料からみる糸島の歴史」（九州大学中央図書館三階エントランスホール、開催期間：二〇二三年一月一日～一月三〇日）、九州大学附属図書館第四八回貴重文物講習会（九州大学中央図書館四階 Sky Cafe Commons、二〇二三年一月二一日）での講演「船越鉄道と船越築港」をもとに、大幅な加筆修正を行ったものである。この場を借りて、展示・講演にご協力いただいた方々、ご観覧・ご参加いただいた方々に改めてお礼申し上げます。次第である。

注

(1) 以下、特に断りがない限り、事実関係については、隅谷三喜男『日本石炭産業分析 隅谷三喜男著作集』第四卷（岩波書店、二〇〇三年）（底本岩波書店、一九六八年）、第三章、東定宣昌「明治後期の筑豊石炭鉱業」（財団法人

人西日本文化協会編『福岡県史 通史編近代 産業経済（一）』（福岡県、二〇〇三年）などを参照。一方、筑豊炭田と異なり、産炭地から市場に近い常磐炭田を事例に、鉄道輸送がいかに炭田開発を変えたか検討した研究として、高村直助「鉄道開通と炭鉱開発 —— 常磐の場合 ——」（高村直助編『明治の産業発展と社会資本』（ミネルヴァ書房、一九九七年）など。

(2) 中村尚史『日本鉄道業の形成 —— 一八六九～一八九四年 ——』（日本経済評論社、一九九八年）、中村尚史「明治前期の鉄道政策と福岡県」、東條正「九州鉄道会社の成立」（前掲『福岡県史 通史編近代 産業経済（一）』）、稲吉晃「海港の政治史 —— 明治から戦後へ ——」（名古屋大学出版会、二〇一四年）、四一、四二頁。

(3) 以下、特に断りがない限り、笹淵勇編『福岡商工会議所百年史』（福岡商工会議所、一九八二年）、一三七～一四四頁を参照。また、門司や博多の貿易港指定過程については、前掲稲吉「海港の政治史」、第二章を、福岡・博多の企業家については、迎由理男「企業勃興と福岡工業者」（迎由理男・永江眞夫編『近代福岡博多の企業者活動』（九州大学出版会、二〇〇七年）を参照。

(4) 博多湾鉄道株式会社については、中島昭「博多湾鉄道株式会社の成立」（西南地域史研究会編『西南地域史研究』第六輯、一九八八年）、渡部邦昭「局地鉄道経営と軍需輸送」（『歴史評論』第八八四号、二〇二三年）などを参照。

(5) 原口大輔「船越湾を開発する —— 船越鉄道と船越築港 ——」（九州大学附属図書館付設記録資料館ニューズレター』第一七号、二〇二三年）。

(6) 「麻生家文書」の史料群の特徴については、原口大輔「麻生家文書」の「二重」の整理過程」（『エネルギー史研究 —— 石炭を中心として ——』第三八号、二〇二三年）を参照。

(7) 自治体史を除けば、糸島地域の近現代史研究はほとんど進んでいない。

その理由の一つとして、地域の政治家、実業家などの言動を多分に含んだ一次史料が乏しいことが挙げられる。そのため、糸島地域以外の史料を用いることで、糸島の近代の状況を明らかにすることも本稿は意図している。これまで筆者が近代の糸島について分析した成果として、原口大輔「旧制糸島中学校成立史の再検討——中等教育普及に対する地域社会の葛藤——」（『糸島市立伊都国歴史博物館紀要』第二二号、二〇一七年）、同「松本学と全村学校運動の展開」（『九州史学』第一九〇号、二〇二二年）がある。

- (8) 「日記」（九州歴史資料館蔵「野田大塊文書」A一七）、明治二八年八月二日条。以下「野田卯太郎日記」と表記。
- (9) 「野田卯太郎日記」、明治二八年八月三日条。
- (10) 「野田卯太郎日記」、明治二八年八月一六日条。
- (11) 「九州将来の貿易港」（『東京朝日新聞』明治二八年九月四日付）。
- (12) 「船越鉄道株式会社創立願」（国立公文書館蔵「第十門・私設鉄道及軌道・二、普通鉄道・船越鉄道株式会社・明治二八年〜明治二十九年」、請求番号・昭四七運輸〇〇四三一〇〇）。
- (13) 「二八年九月二日 福岡県下志摩郡小富士村舟越湾の義は玄海洋の件」（『明治二八年 公文雑輯 卷四 水路 兵器』、JACAR・RefC10115六六三八〇〇）。
- (14) 前掲「福岡県下志摩郡小富士村舟越湾の義は玄海洋の件」。
- (15) 「船越鉄道株式会社創業総会議事大要」（わー二九一三二）。
- (16) 「船越濱崎両鉄道会社創立之主旨 附両鉄道摘要」（わー二九一四）。
- (17) 社団法人福岡県糸島郡教育会編「糸島郡誌」（同会、一九二七年）、二二四頁。
- (18) 「明治二八年」九月二七日付麻生太吉宛石野寛平書簡（書簡M二八一〇五九）。石野は福岡県勸業課勤務ののち、筑前国豊前国石炭鉱業組合（のちの筑豊石炭鉱業組合）初代総長となるなど、筑豊の炭鉱資本家と深い縁があった。
- (19) 明治二八年一〇月一七日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社創立事務所書簡（わー三〇一二）。
- (20) 以下、特に注記がない限り、前掲「船越濱崎両鉄道会社創立之主旨 附両鉄道摘要」（わー二九一四）。
- (21) 「明治」二八年一〇月二日付小河久四郎宛麻生太吉書簡草稿（わー二九一三）。
- (22) 「明治二八年」一〇月七日付麻生太吉宛津田守彦書簡（書簡M二八一八二六）。
- (23) 麻生が冷水線敷設に尽力した過程は、原口大輔「冷水鉄道敷設問題と貴族院議員・麻生太吉」（『エネルギー史研究——石炭を中心として——』第三七号、二〇二二年）を参照。
- (24) 例えば、一〇月一八日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社創立事務所書簡（書簡M二八一八四六）。
- (25) 例えば、麻生は明治二九年四月三〇日に開催された船越・濱崎両鉄道合併に関する発起人総会に参加しておらず、後日委任状を早く提出するよう催促されるなど、船越鉄道株式会社の運営と距離を取っていたことが窺える（明治二九年五月五日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社創立事務所書簡〔書簡M二九一二〇二〕、「明治二九年」五月六日付麻生太吉宛小河久四郎・津田守彦書簡〔書簡M二九一六二三〕）。この点、史料の根拠は乏しいが、麻生は明治二七年に忠隈炭坑を住友に売却するなど、資金難に陥っていたこと（今野孝「明治前期の筑豊石炭鉱業」財団法人西日本文化協会編『福岡県史 通史編近代 産業経済（一）』〔福岡県、二〇〇三年〕、一九六頁）が関係するのかもしれない。
- (26) 「船越鉄道株式会社創立願ノ義ニ付福岡県知事へ照会ノ件」（国立公文書

館蔵「第十門・私設鉄道及軌道・二、普通鉄道・船越鉄道株式会社・明治二十八年」明治二十九年、請求番号・昭四七運輸〇〇四三二一〇〇。

(27) 「船越鉄道株式会社創立願副申書」(国立公文書館蔵「第十門・私設鉄道及軌道・二、普通鉄道・船越鉄道株式会社・明治二十八年」明治二十九年、請求番号・昭四七運輸〇〇四三二一〇〇)。

(28) 「十二月十一日委員会」(わー三〇一八)、明治二十八年二月二十六日付麻生太吉宛船越鉄道会社創立委員長小河久四郎書簡(わー三〇一九)。

(29) 「第七回鉄道会議議事速記録 第十一号」、一〇一〜一一八頁(野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『明治期鉄道史資料』第六卷(日本経済評論社、一九八八年))。

(30) 明治二三年法律第三二号(商法)第一六六条「創業總會ノ終リシ後発起人ハ地方長官ヲ經由シテ主務省ニ会社設立ノ免許ヲ請フ其申請書ニハ左ノ書類ヲ添フ可シ」第一 目論見書及ヒ定款/第二 株式申込簿/第三 発起ノ認可証」(『官報』明治二三年四月二六日付)。

(31) 明治二〇年勅令第一二二号(私設鉄道条例)第三条「政府ニ於テ第一条ノ願書及目論見書ヲ査閲シ起業ノ大体ニ不都合ナキト認ムルトキハ仮免状ヲ下付シ本社ヲ設立セントスル地ノ地方庁ニ令シ発起人ヲシテ線路図面工事方法書工費予算書及会社ノ定款ヲ調製シ之ヲ差出サシムヘシ/既設ノ鉄道ニ妨害ヲ生スルノ虞アリ又ハ其地方ノ状況鉄道ノ布設ヲ要セスト認ムルトキハ願書ヲ却下スヘシ」(『官報』明治二〇年五月一八日付)。なお、私設鉄道条例第一条は「旅客及荷物運輸營業ノ目的ヲ以テ鉄道ヲ布設セントスル者ハ発起人五人以上ヲ結合シ鉄道会社創立願書ニ企業目論見書ヲ添ヘ本社ヲ設置セントスル地ノ地方庁ヲ經由シテ政府ニ差出スヘシ/馬車鉄道ハ本条例定ムル所ノ限ニアラス」である。

(32) 前掲「第七回鉄道会議議事速記録第十一号」、一一一頁。

(33) 「十二月十一日委員会」(わー三〇一八)。

(34) 明治二九年四月五日付永江純一宛十時一〇分書簡(九州歴史資料館所蔵「永江文書」Q-12366)。

(35) 明治二九年四月一九日付福岡久一郎宛船越鉄道株式会社創立事務所書簡(書簡M二九一二二三八)。

(36) 「船越鉄道株式会社浜崎鉄道株式会社合併契約書」(国立公文書館蔵「第十門・私設鉄道及軌道・二、普通鉄道・船越鉄道株式会社・明治二十八年」明治二十九年、請求番号・昭四七運輸〇〇四三二一〇〇)。

(37) 明治二九年四月二三日付福岡久一郎宛船越鉄道株式会社創立事務所書簡(書簡M二九一三三〇一)。

(38) 中村浩理「村上義太郎小伝」(山崎藤四郎稿、中村浩理編『博多灯台事件顛末記』(斎藤俊彦、一九六四年)、一三三頁)。

(39) 「船越鉄道株式会社創業總會議事大要」(わー二九一三三)。
(40) 「明治二八年」一〇月四日付麻生太吉宛小河久四郎書簡(書簡M二八一五六五)。

(41) 「船越浜崎西鉄道の重なる賛成者」『中外商業新報』第四二〇八号、明治二九年三月四日付(『渋沢栄一伝記資料』第九卷、三六二、三六三頁)。
(42) 「船越鉄道」『中外商業新報』第四二八九号、明治二九年六月九日付(『渋沢栄一伝記資料』第九卷、三六三頁)。

(43) 明治二九年三月一三日付麻生太吉宛小河久四郎書簡(書簡M二九一四九七)。

(44) 「船越鉄道」(『鉄道』第四号、明治二九年六月)、三三三頁。
(45) 「仮免状」(『鉄道雜誌』第一三三号、明治二九年八月)、四〇頁。

(46) 「船越鉄道」(『鉄道』第一四号、明治二九年八月)、四一、四二頁。
(47) 「船越鉄道」『中外商業新報』第四三三八号、明治二九年八月一六日付(『渋沢栄一伝記資料』第九卷、三六三頁)。

(48) 一方、津田は株式申込の不均衡について気にしていたことが窺える。津

- 田は麻生に対し、「去ル四日委員会迄ニ申込たる現況頗ル不平均ニ有之候間、右ハ取消シ沿道線路ヲ見当トシテ各村ヘ分配スルヲ一決シ、貴郡の如きハ其割当ヲ壹百壹拾株に相成、尤指定の村々ハ即チ鎮西、二瀬、穂波、飯塚、大分、上穂波、桂川、碓井、大隈町ニ御座候、僅少ノ株却テ迷惑ニナル哉も難計候得共、本社の微意ある処ヲ表示スルニ止レリ、而して右之趣飯塚町長の許へ通知執計置申候」と告げ（明治二十九年）七月一日付麻生太吉宛津田守彦書簡（書簡M二九一―三九九）、嘉穂郡に一一〇株を割り当て、各村で株金を負担するように飯塚町長へ伝言するように依頼していた。これは、鉄道敷設による受益者負担の観点と言えるが、この津田の提案がその後どうなったか史料上からは判明しない。
- (49) 「船越鉄道株式会社発起並鉄道敷設ノ件」(国立公文書館蔵『公文雑纂・明治二十九年・第二十八巻・通信省三・貴族院事務局、衆議院事務局』、請求番号・纂〇〇三九一―一〇〇)。
- (50) 前掲「船越鉄道株式会社創業総会議事大要」(わ二九一―三三三)。
- (51) 『官報』第四一九九号、明治三〇年七月二日、二三頁。
- (52) 「船越鉄道株式会社設立並鉄道敷設免許状下付ノ件」(国立公文書館蔵『公文雑纂・明治三十年・第二十七巻・通信省二、請求記号・纂〇〇四二七―〇〇)。
- (53) 明治三〇年八月六日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社書簡(書簡M三〇―一二六五)。
- (54) 明治二十九年五月二六日付麻生太吉宛小河久四郎書簡(書簡M二九一―一六三三)。
- (55) 明治二十九年六月二九日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社創立事務所書簡(書簡M二九一―一六四二)。ただし、委任状草稿が残っていることから、麻生は欠席した可能性が高い(明治二十九年七月四日付麻生太吉委任状草稿〔わ二九一―一七七)。
- (56) 石野寛平「筑前船越湾所見」(『工業雜誌』第八五号、明治二十九年九月、二八二―二八四頁)。
- (57) 明治二十九年一月一四日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社創立事務所書簡(わ一三三三―一)。
- (58) 「十一月十七日臨時委員会提出議件及ヒ報告」(わ一三三三―三)、「記」(わ一三三三―四)。
- (59) 明治三〇年三月一〇日付福岡久一郎宛小河久四郎ほか三名書簡(書簡M三〇―五九三)。
- (60) 九月二〇日付鎌田三郎宛津田守彦書簡(九州歴史資料館蔵「鎌田(恒)文書」九九)。
- (61) <https://hdl.handle.net/2324/7153571> (110114年一月七日最終閲覧)。
- (62) 明治三〇年八月一〇日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社通知状(わ二九一―四一)。
- (63) 「船越鉄道第一工区収支概算表」(わ二九一―四二)。
- (64) 明治三〇年八月二〇日付麻生太吉宛宮城坎一・小河久四郎書簡(書簡M三〇―二一四六)。
- (65) 草野真樹「地方の企業勃興とその担い手——福岡県を事例として——」(『経営史学』第四七巻第一号、二〇一二年)、七頁。
- (66) 明治三〇年一〇月五日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社書簡(書簡M三〇―九七六)。
- (67) 明治三〇年一〇月五日付麻生太吉宛守永勝助ほか四名書簡(書簡M三〇―九七一)。
- (68) 明治三〇年一〇月一五日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社書簡(書簡M三〇―一九六一)。
- (69) 「船越鉄道株式会社第一回報告」(わ二九一―四六)。
- (70) 明治三〇年一月一二日付小河久四郎ほか二名書簡(書簡M三〇―一六

三六)。なお、麻生にも引き続き督促状が送られていた(明治三〇年一月二日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社書簡〔書簡M三〇一六七三〕)。

(71) 当該期の九州鉄道については、東條正「明治期鉄道会社の経営紛争と株主の動向——九州鉄道改革運動」をめぐって——(『経営史学』第一九卷第四号、一九八五年)を参照。

(72) 「明治三〇年」一月二五日付麻生太吉宛小河久四郎書簡(書簡M三〇一六六一)。

(73) 「野田卯太郎日記」(『野田大塊文書』A一〇)、明治三二年二月七日条。

(74) 明治三二年二月一四日付麻生太吉宛小河久四郎書簡(書簡M三一三一一)。

(75) 「九州鉄道と船越鉄道」(『工談雑誌』第一〇五号、一九八八年三月)、三六、三七頁。

(76) 「決議録」(わー二九一四八)。

(77) 「九州鉄道と船越鉄道」『中外商業新報』第四八一六号、明治三一年三月四日付(『渋沢栄一伝記資料』第九卷、三六四頁)。

(78) 明治三二年五月二日付麻生太吉宛船越鉄道株式会社書簡(書簡M三一一七五)。

(79) 「船越鉄道株式会社仮免状及免許状返納ノ件」(国立公文書館蔵『公文雑纂・明治三十一年・第二十三卷・通信省一』、請求番号・纂〇〇四五八一〇〇)。

(80) 『官報』第四四八八号、明治三二年六月一七日付、二〇九頁。

(81) 有馬学「北部九州における近代地方都市の生成と〈政治〉」(『都市史研究』第六号、二〇一九年)。

(82) 松下孝昭『近代日本の鉄道政策——一八九〇〜一九二二年』(日本経済評論社、二〇〇四年)、第三章。

(83) 明治二九年七月五日付鎌田三郎宛小河久四郎・津田守彦・石野寛平書簡

(鎌田(恒)文書)七七一―一五七)。

(84) 「九州鉄道株式会社博多伊万里間等工事竣功延期ノ件」(国立公文書館蔵『公文雑纂・明治三十八年・第三百三卷・通信省』在軍籍者召集免除)、請求番号・纂〇〇九六二〇〇)。

(85) 「九州鉄道株式会社鉄道敷設廃止ノ件」(国立公文書館蔵『公文雑纂・明治四十年・第二十一卷・通信省一』、請求番号・纂〇一〇三七一〇〇)。